

**JP-56-145664-U**

**(54) Fuel Injection Valve**

**(57) Utility Model Claim**

In a fuel injection valve wherein a main pole, on which a coil is wound, is inserted and crimped in place in a cylindrical casing, a ball shaped valve element is accommodated in a valve chamber between the end of the main pole and a seat member, and a lateral pole is disposed to the side of the valve element, the fuel injection valve wherein an elastic member is interposed between the casing and the main magnetic pole and crimped in place.

⑨ 日本国特許庁 (JP) ⑩ 審用新案出願公開  
 ⑪ 公開実用新案公報 (U) 昭56-145664

⑫ Int. Cl.<sup>3</sup>  
 F 02 M 51/06  
 61/04  
 61/16

識別記号 庁内整理番号  
 7049-3G  
 7049-3G  
 7049-3G

⑬ 公開 昭和56年(1981)11月2日  
 審査請求 未請求

(全 2 頁)

⑭ 燃料噴射弁

⑮ 実願 昭55-43791  
 ⑯ 出願 昭55(1980)4月1日  
 ⑰ 考案者 太田忠樹  
 川崎市川崎区榎町7-10

⑱ 考案者 斎藤正昭  
 横須賀市岩戸5-25-11  
 ⑲ 出願人 日産自動車株式会社  
 横浜市神奈川区宝町2番地  
 ⑳ 代理人 弁理士 後藤政喜

㉑ 実用新案登録請求の範囲

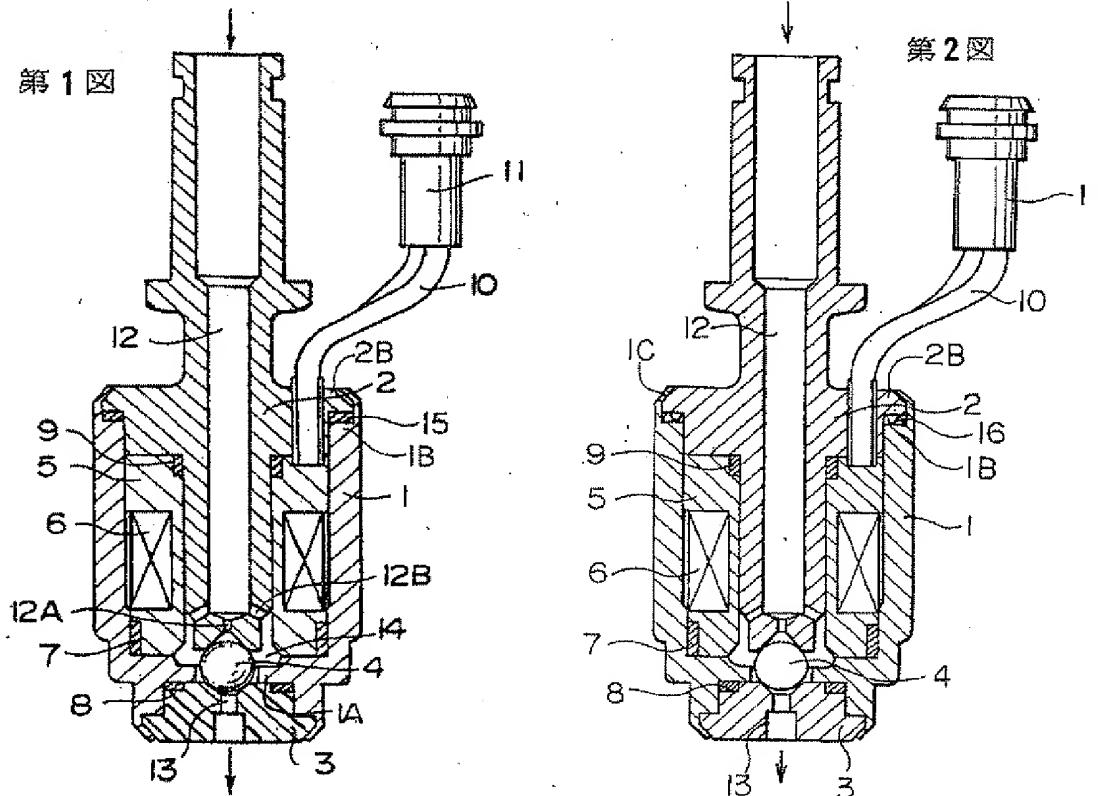
筒状のケーシングに、コイルを巻いた主磁極を嵌入してカシメ固定し、主磁極先端とシート部材との間に弁室にボール状の弁体を収め、かつ弁体の側部に側方磁極を配置した燃料噴射弁において、ケーシングと主磁極との間に弾性部材を介してカシメ固定した燃料噴射弁。

図面の簡単な説明

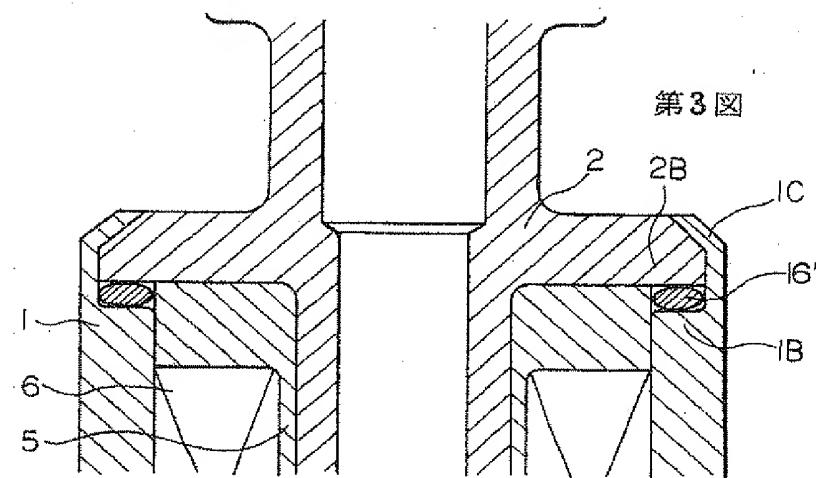
第1図は従来例の断面図である。第2図は本考

案の第1実施例の断面図、第3図は同じく第2実施例の要部断面図、第4図は同じく第3実施例の要部断面図である。

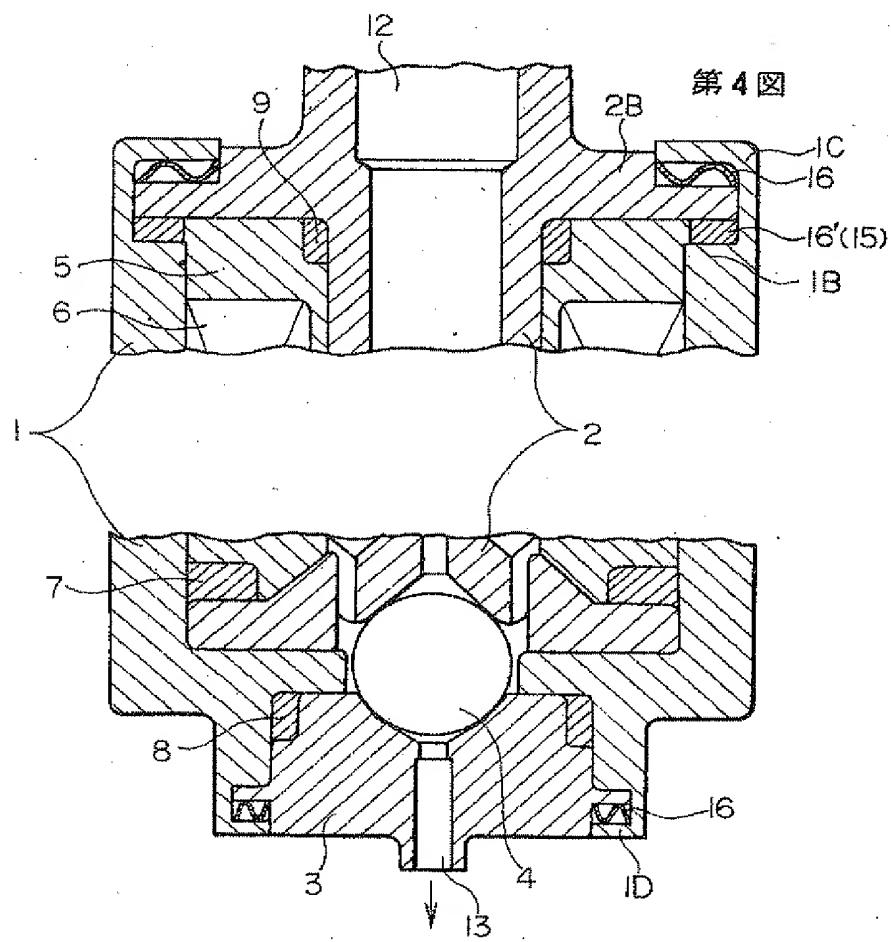
1 ……ケーシング、1A ……側方磁極、1B ……肩部、1C ……開口部、2 ……主磁極、2A ……先端部、2B ……フランジ部、15 ……シム、16 ……弾性部材、16' ……弾性部材( O リング )。



第3図



第4図





## 実用新案登録願 2

(4000円)

昭和 55年 4月1日

特許庁長官 川原能雄 殿

1. 考案の名称 キンリョクフンシャベン  
燃料噴射弁

2. 考案者  
カワサキ ジ カワサキ タエノキテヨウ  
住 所 神奈川県川崎市川崎区櫻町7-10  
氏 名 太田忠樹 (ほか1名)

3. 実用新案登録出願人

住 所 神奈川県横浜市神奈川区宝町二番地  
氏 名 (399) 日産自動車株式会社  
(名 称) 代表者 石原俊

4. 代理人  
住 所 〒104 東京都中央区銀座8丁目10番8号  
銀座8-10ビル3階  
TEL 03-574-8464 (代表)  
氏 名 弁理士 (7551) 後藤政喜

5. 添付書類の目録

- |          |    |
|----------|----|
| (1) 明細書  | 1通 |
| (2) 図面   | 1通 |
| (3) 願書副本 | 1通 |
| (4) 委任状  | 1通 |
| (5)      | 通  |

55 043791

145664  
方  
文  
書  
室

## 明細書

### 考案の名称

燃料噴射弁

### 実用新案登録請求の範囲

筒状のケーシングに、コイルを巻いた主磁極を嵌入してカシメ固定し、主磁極先端部とシート部材との間の弁室にボール状の弁体を収め、かつ弁体の側部に側方磁極を配置した燃料噴射弁において、ケーシングと主磁極との間に弾性部材を介してカシメ固定した燃料噴射弁。

### 考案の詳細な説明

本考案は内燃機関に燃料を噴射供給するボール弁型の燃料噴射弁に関する。

従来のボール弁型の燃料噴射弁として、例えば第1図に示すようなものがある。

ケーシング1の内部には、主磁極2とこれに対向してシート部材3が、ボールからなる弁体4を挟み込むようにした状態で、かしめ固定される。

弁体4の両側にはケーシング1の一部として一体に形成された側方磁極1Aが設けられる。

弁体4は主磁極2とシート部材3との間で、例えば数十ミクロンというオーダーのリフト量をもつて作動するよう設定されている。

主磁極2の外周にはコイル6を巻付けたボビン5が配設され、コイル6にはリード線10、コネクタ11を介して通電される。

主磁極2の内部を貫通して燃料通路12が形成され、この燃料通路12の先端は、弁体4に直接的に燃料圧力を作用させる動圧口12Aと、弁体4が収められた弁室14に燃料を導く導入口12Bとにわかかれている。

シート部材3には燃料の噴出口13が設けられる。また、燃料の漏洩を防ぐために、Oリング7, 8, 9が、それぞれケーシング1とボビン5及びシート部材3との間隙、ボビン5と主磁極2との間隙に介装される。

いま、コイル6に通電すると主磁極2が励磁され、弁体4を上方へ引上げるように磁力が作用する。このとき磁力をうまく弁体4に作用させるように、側方磁極1Aはガイドとしての機能を發揮

するので、ポール状の弁体4は燃料圧力に抗して  
瞬間的に主磁極2に吸着される。

燃料通路12から導入口12Bを経て弁室14  
に導かれている燃料は、弁体4の上昇によつてシ  
ート部材3の噴出口13から勢いよく噴射される。

次に、コイル6への通電が遮断されると、弁体  
4は弁室14の燃料圧力によつてシート部材3の  
弁座部に着座し、噴出口13を開弁するのである。

このようにして開閉動作が行わられるのであり、  
したがつてコイル6に対する燃料噴射パルス信号  
をコントロールすることにより、所定のタイミング  
をもつて必要量の燃料を噴射供給できる。

ところで、この燃料噴射弁では、主磁極2の中  
間部に形成したフランジ部2Bと、このフランジ  
部2Bが嵌合するケーシング肩部1Bとの間にシ  
ム15を介装し、シム15の厚さを変えることによ  
り主磁極先端部2Aとシート部材3との間隔を  
加減できるようになつてゐる。

シム15は予め数ミクロン刻みで厚さの異なる  
ものが用意され、ダイアルゲージ等で測定しなが

ら弁体4のリフト量が適正値に収まるようにシム15を交換して調整するのである。もちろん、シム15を交換するには、そのつど主磁極2をケーシング1から抜き出す必要がある。

このため、この燃料噴射弁は調整に手間を費し、従つて生産性も低かつた。

本考案は、このような問題点に着目し、主磁極フランジ部とケーシング肩部との間に弾性的に変形する部材を介装することにより容易に弁リフトを調整できるようにした燃料噴射弁を提供するものである。

以下、図示実施例に基づいて本考案を説明するが、第1図と同一の部分には同一の符号を付して示すこととする。

本考案では、第2図に示したように、主磁極フランジ部2Bとケーシング肩部1Bとの間に弾性部材16を介装する。

図の弾性部材16は、波形断面を呈する環状のスプリングからなり、その厚さ方向にある程度の弾性変形を許容する。

ケーシング肩部 1 B には、フランジ部 2 B の外周部を包囲するよう薄肉の開口部 1 C を形成し、この開口部 1 C を内方にかしめてフランジ部 2 B を固定する。

開口部 1 C をかしめるとき、主磁極 2 ( フランジ部 2 B ) は弾性部材 1 6 の弾発力に抗して図中下方へ押し下げられる。

従つて、本実施例によれば、井体 4 のリフト量を測定しながら所定値が得られるまで開口部 1 C をかしめることにより、一回の操作で調整を完了できる。

第 3 図は、ゴム等の高弾性材料からなる弾性部材 ( O リング ) 1 6' をフランジ部 2 B と肩部 1 B とに介装した実施例である。既述したところから明らかのように、本実施例も第 2 図と同様の作用をなす。

ところで、上記各実施例では、弾性部材 1 6 ( 1 6' ) が肩部 1 B にてフランジ部 2 B を押し戻そうとする弾発力を発揮する一方、かしめられた開口部 1 C は、弾性余効に基づいて若干の戻り、

いわゆるスプリングバックを生じるので、その分だけ主磁極2が浮き上がるがないように、予め開口部1Cを強目にかしめておくのが好ましい。

第4図は、上述したスプリングバックの対策として、フランジ部2Bと開口部1Cとの間にも弾性部材16を介装して弁リフト量の変化をさらに効果的に抑えられるようにした実施例である。

本実施例によれば、かしめた開口部1Cのスプリングバックが弾性部材16の弾性作用により吸収されるので、ケーシング1に対する主磁極2の浮き上りを最小に抑えて弁リフト量を安定させることができる。

なお、スプリングバックは、シート部材3とのかしめ部1Dにも生じるので、図示したように、かしめ部1Dとシート部材3との間に弾性部材16を介装するのが望ましい。

以上説明したように、本考案によれば、主磁極とケーシングとの間にスプリングやOリングなどの弾性部材を介装することにより、ケーシングのかしめ量に応じて主磁極とシート部材との間隔を

調整できるようにしたので、燃料噴射弁の調整作業を簡略化して生産性を向上できるという効果が得られる。

#### 図面の簡単な説明

第1図は従来例の断面図である。第2図は本考案の第1実施例の断面図、第3図は同じく第2実施例の要部断面図、第4図は同じく第3実施例の要部断面図である。

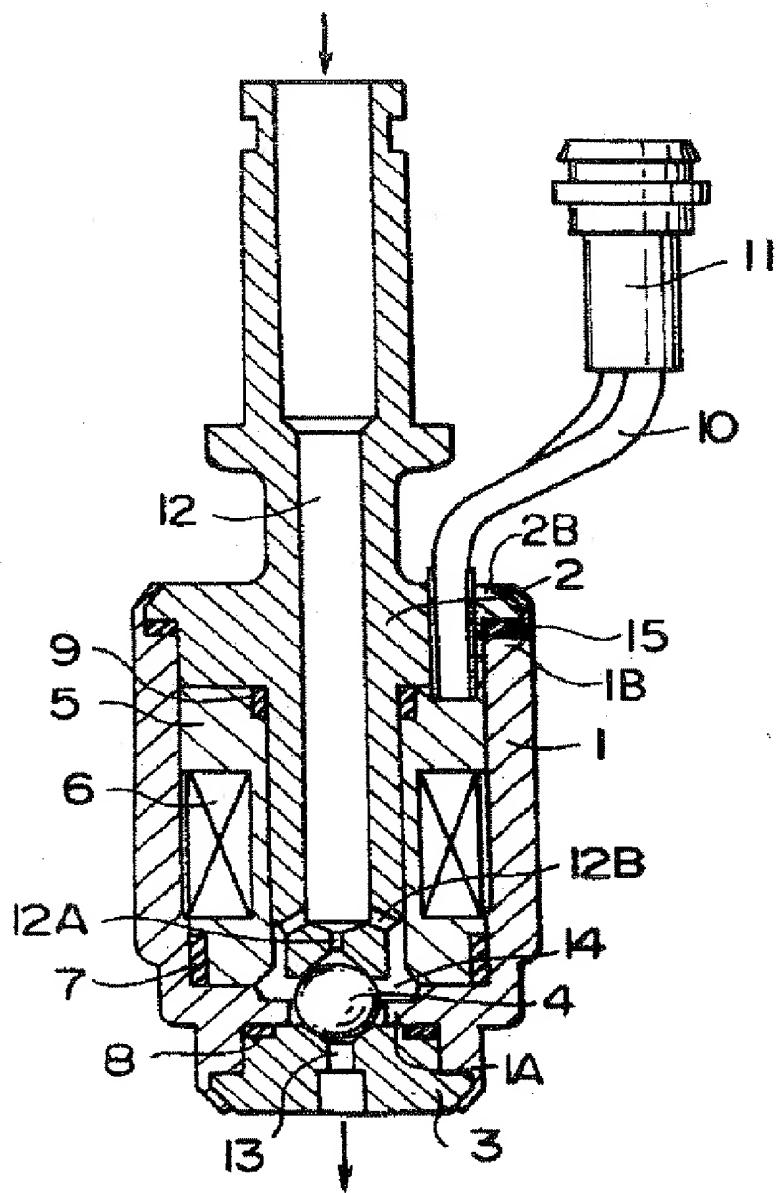
1 … ケーシング、1 A … 側方磁極、1 B … 肩部、  
1 C … 開口部、2 … 主磁極、2 A … 先端部、2 B  
… フランジ部、1 5 … シム、1 6 … 弹性部材、  
1 6' … 弹性部材（Oリング）。

实用新案登録出願人

日産自動車株式会社

代理人 弁理士 後藤政喜  
*後藤政喜*

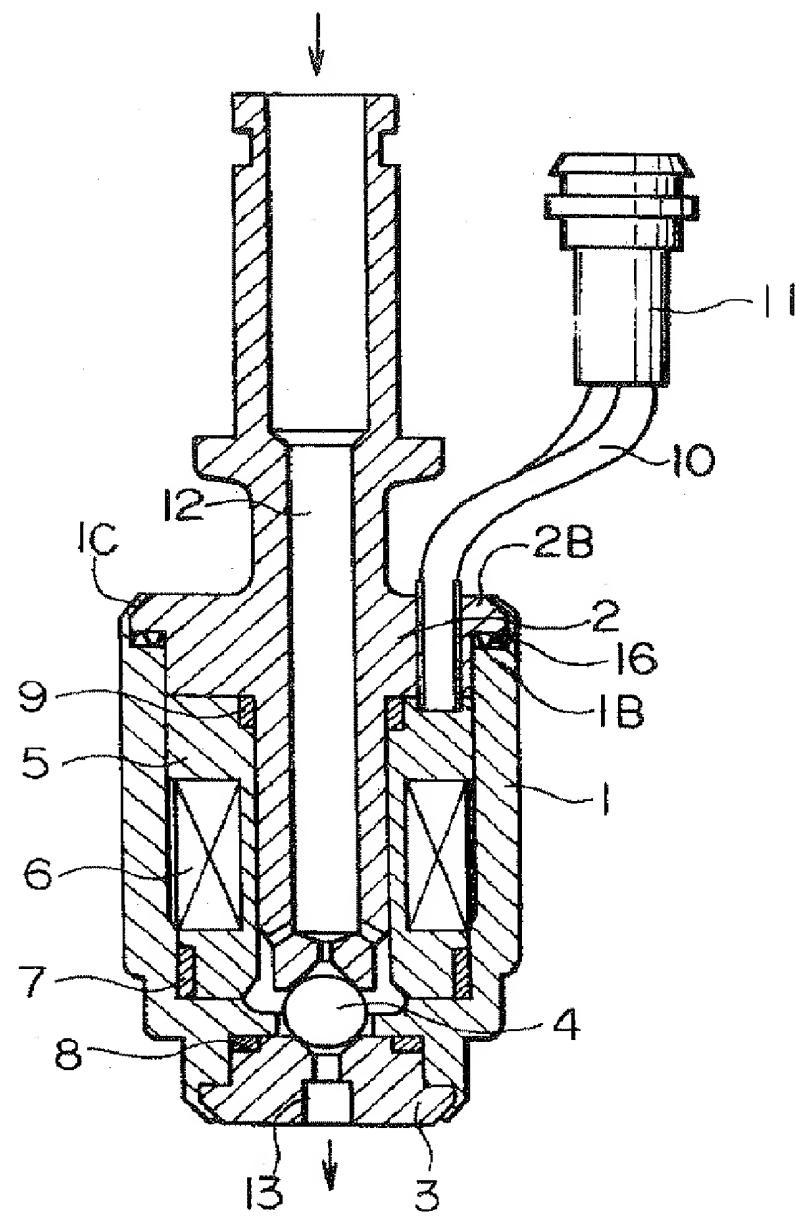
第



145664-1/2

代理人弁理士後藤政喜

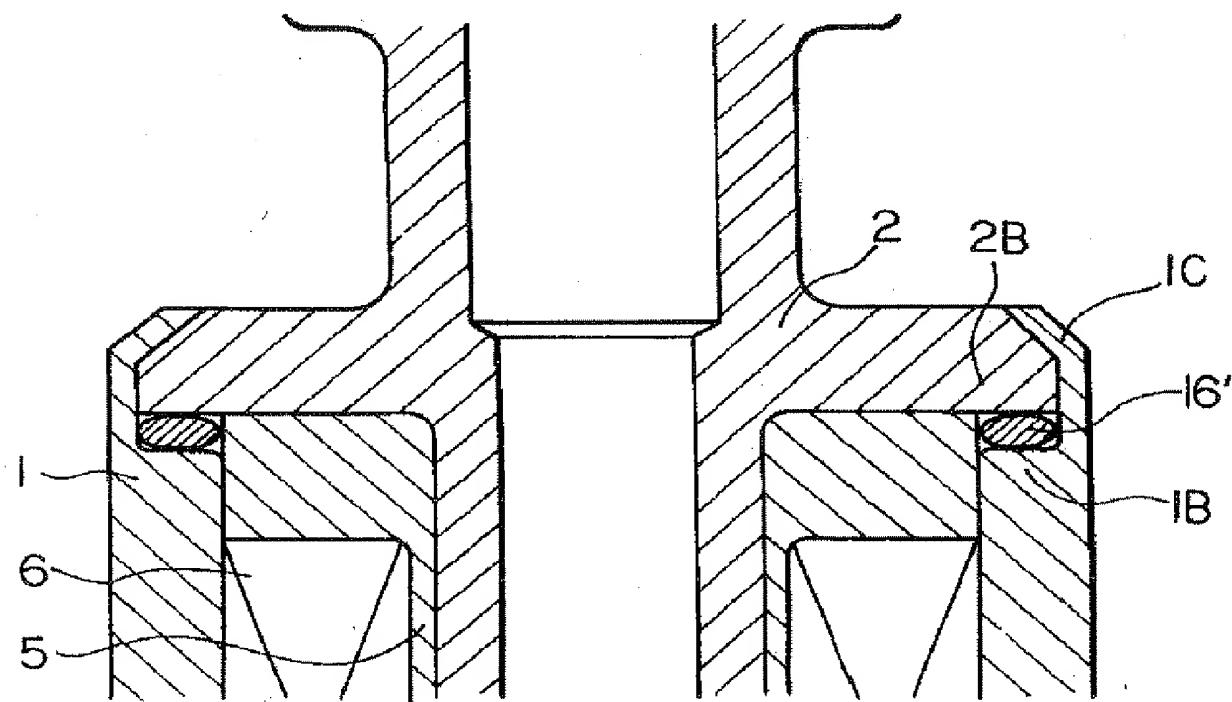
第2図



145-25A-24

代理人弁理士後藤政喜

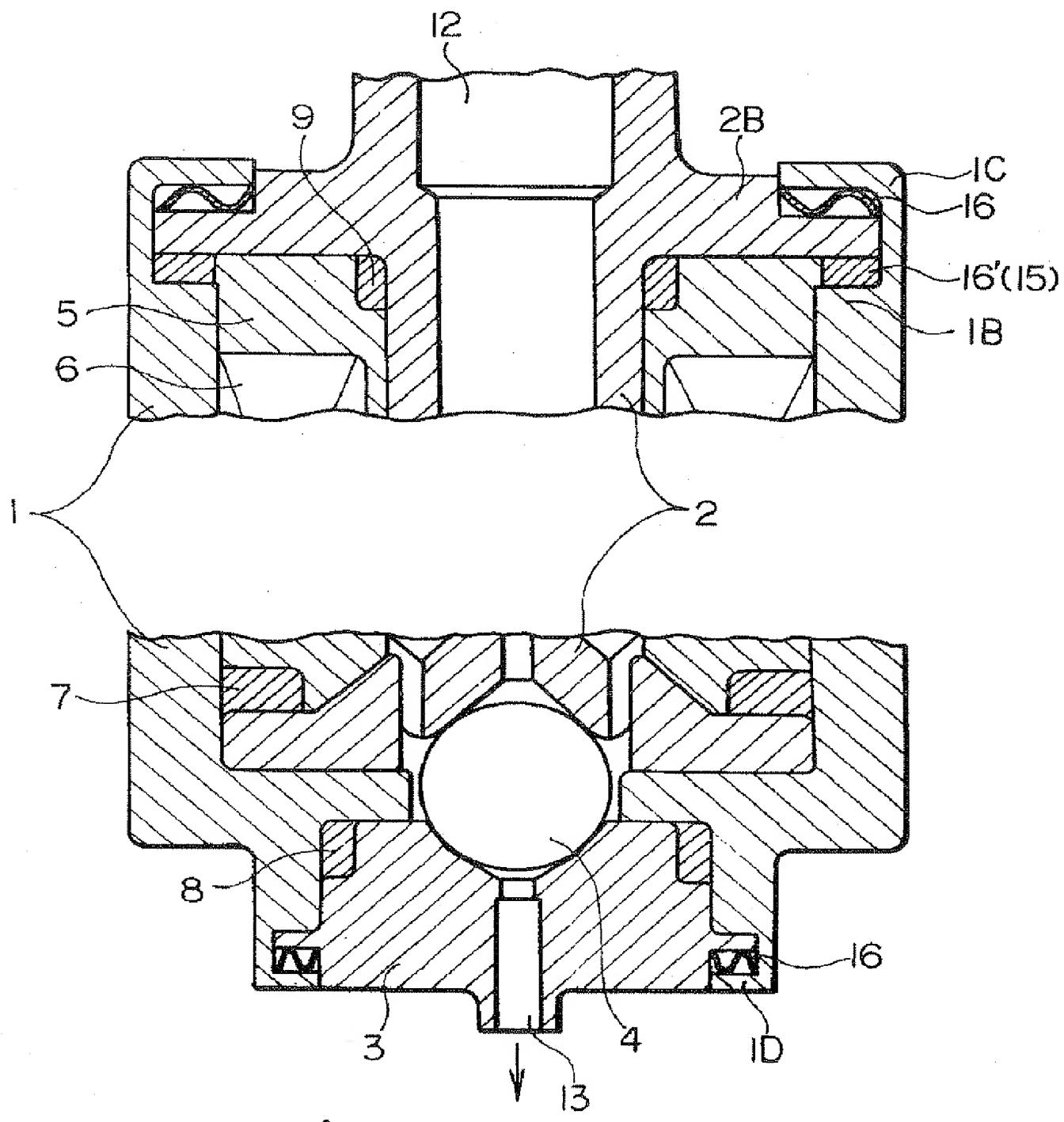
第3図



... - 13/4

代理人 弁理士 後藤政喜

第 4 図



代理人弁理士後藤政喜

6. 前記以外の考案者

住 所 神奈川県横須賀市岩戸 5-25-11  
ヨコスカシ イワト

氏 名 サイ 齊 藤 正 昭  
アキ ツウ マサ アキ

145664